



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

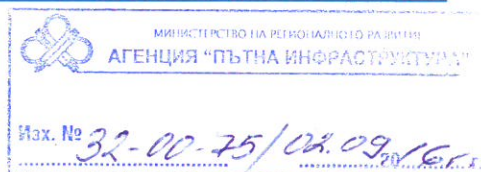
ДО

Г-ЖА РЕНИ АТАНАСОВА

ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ПЛЕВЕН

гр. ПЛЕВЕН 5800, ул."АЛЕКСАНДЪР СТАМБОЛИЙСКИ" № 1 А

ЦЕНТРАЛНА ПОЩА П.К. 35



ОТНОСНО: ПЪТ II-35 „ПЛЕВЕН – ЛОВЕЧ – ТРОЯН - КЪРНАРЕ”
ОТ КМ 37+393 ДО КМ 46+105 РЕХАБИЛИТАЦИЯ /ОСНОВЕН РЕМОНТ/

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО АТАНАСОВА,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура”:

**ПЪТ II-35 „ПЛЕВЕН – ЛОВЕЧ – ТРОЯН - КЪРНАРЕ”
ОТ КМ 37+393 ДО КМ 46+105 РЕХАБИЛИТАЦИЯ /ОСНОВЕН РЕМОНТ/**

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония” № 3

телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84

лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

2. Резюме на предложението:

Целта на инвестиционното предложение е подобряване на транспортно-експлоатационните характеристики на Път II-35 в горепосочения участък, чрез възстановяване на пътната настилка, пътните съоръжения и принадлежности, вкл. създаване на оптимални условия за отводняване на пътното тяло. С изпълнението му ще се повиши за безопасността на движението и комфорта на пътуване.

2.1. Обща характеристика на пътния участък

Местоположение

Начало на участъка: км 37+393 – 11 м след кръстовище с общински път LOV1050 в ляво и край на рехабилитиран през 2014 г. участък по ПМС 19/09.02.2014 г.

Край на участъка: км 46+105 – 100 м след кръстовище с общински път LOV2057 в дясно и начало рехабилитиран през 2010-2011 г. участък по програма „Рехабилитация и реконструкция на пътища от републиканската пътна мрежа (II и III клас) – Лот 2 Северозападен и Централен северен район”. Дължина на участъка: 8.712 км.

2.2. Съществуващо положение:

Трасето преминава през регулацията на град Ловеч от км 38+250 до км 44+854.

• Габарити на пътното платно

В участъка габаритът на пътя е разнообразен и вариращ е от четири ленти с разделителна ивица, четири ленти без разделителна ивица и накрая е двулентов път.

Извън населеното място:

- 1 или 2 платна за движение – от 7.5м до 16.00м
- с или без разделителна ивица – от 0м до 2.00 м
- банкети ляво – от 1.50м до 2.20 м
- банкети дясно – от 1.40м до 2.20 м;

В населеното място:

Пътят тангира на гр. Ловеч, но от км 38+250 до км 44+854 се води в чертите на регулацията на града, като се състои от:

- 1 или 2 платна за движение – от 7-50м до 16.00м
- 1 или без разделителна ивица – до 2.00 м
- банкети дясно – до 2.80 м;
- банкети ляво до 2.20м.

2.3 Пресичания

Кръстовища с общински пътища:

при км 46+005, дясно с общински път LOV2057 за с. Хлевене.

Пътни връзки на две нива:

При км 39+753 – пътен възел «Баховица» с републикански път III-401- непълна детелина, дължина на пътните връзки към него 2169.80 м.

Връзка 1 „Ловеч – Троян” с ширина 5,00-5,50м и дължина L=559,50м.

Връзка 2 „Плевен – Ловеч” с ширина 5,70м и дължина L=275,85м.

Връзка 3 „Троян – Ловеч” с ширина 4,50-5,50м и дължина L=545,23м.

Връзка 4 „Ловеч – Плевен” с ширина 5,50-6,00м и дължина L=444,87м.

Връзка 5 „Троян – Плевен” с ширина 4,50-5,50м и дължина L=344,35м.

При км 41+248 – пътен възел «Гозница» с републикански път III-3504 – дължина на пътните връзки към него 2115,50 м.

Връзка 1 „Ловеч – Троян” с ширина 4,75-6,00м и дължина L=551,77м.

Връзка 2 „Троян – Ловеч” с ширина 4,60-5,00м и дължина L=554,25м.

Връзка 3 „Ловеч – Плевен” с ширина 4,60-5,00м и дължина L=607,66м.

Връзка 4 „Плевен – Ловеч” с ширина 6,00м и дължина L=401,82м.

При км 42+768 – пътен възел «Софийска» с републикански път III-401 – непълна

детелина, дължина на пътните връзки към него 1567,05 м.

Връзка 1 „Ловеч – Троян” с ширина 4,30-4,50м и дължина L=482,02м.

Връзка 2 „Плевен – Ловеч” с ширина 4,50м-5,00м и дължина L=281,59м.

Връзка 3 „Ловеч – Плевен” с ширина 4,75-5,00м и дължина L=477,30м.

Връзка 4 „Троян – Ловеч” с ширина 4,75-5,00м и дължина L=326,14м.

2.4 Отводняване и пътни принадлежности

Отводняването на пътя е решено чрез:

- облицовани окопи без дренаж;
- риголи, италиански улеи.

От км 37+805 до км 43+100 има изградена колекторна система.

- След направен оглед на обекта се установи, че в участъците извън големите съоръжения и такива с положени бордюри (8/16 и 18/35) има положена бетонова ивица с ширина 25см. В по-голямата част ивиците с положени успоредно на оста на пътя, като има участъци където е перпендикулярно на оста с ширина 50 см.

2.5. Малки съоръжения

Общо в пътният участък има 12 броя водостоци, повечето от които са затлачени с наноси.

2.6. Големи съоръжения

В разглежданият участък са разположени 5 /пет/ броя големи съоръжения с отвор над 5,00 м и два пешеходни подлеза:

- **Пешеходен подлез при км 39+520**, с отвор 5,00 м за завод „Балкан“;

Носещата конструкция е в добро състояние, но като цяло подлеза подлежи на ремонт – разрушени стъпала, корозирал парапет, течове по връхната конструкция съоръжението, разрушена настилка и облицовката на подпорните стени и др. От АПИ ще бъде извършен ремонт на връхната конструкция.

Община Ловеч ще извърши ремонт на подлеза, съгласно писмен договор.

- **Надлез над път III-301, при км 39+796**, с отвори 10 x20,00 м, Вн=16,00 м,

Наблюдават се пукнатини и деформации на настилка, повредени и разрушени тротоарни плочи. Връхна конструкция – повърхностни повреди на бетона, оголена и слабо корозирала армировка. Стълбове – частични разрушения на бетона, оголена и корозирала армировка. Устои и крила – повърхностни повреди на бетона. Слабо протекли откоси и конуси. Корозия на ролковите лагери. Дилатационни фуги подменени 2004 г. – силен теч през тях.

- **Надлез над път III - 3504 на км 41+246**

Наблюдават се пукнатини и кръпки в настилка, по лявото платно. Тротоарен блок – повърхностни повреди и разрушения на бетона. Рехабилитацията през 2005-2006г не е включила цялостен ремонт на външните тротоарни блокове, което е довело до задържане на вода върху тях /ляв тротоар/. Връхна конструкция – повърхностни повреди на бетона, оголена и слабо корозирала армировка. Стълбове в сравнително добро състояние. Устои и крила в сравнително добро състояние. Откоси при устои – облицовани с облицовъчни плочи. Дилатационни фуги – течове.

- **Надлез над пътна връзка при км 41+489, за кв. „Младост“**

Констатирано силно слягане на настилка при подходите, пукнатини и деформации на настилка. Връхна конструкция, устои и крила в сравнително добро състояние, Слаби течове през разделителната ивица.

Слягането на настилка при подходите е вследствие счупени или повредени /пропаднали/ преходни плочи, които по проект са от отделни ламели.

- **Пешеходен подлез при км. 41+820, за кв. “Младост”**

Носещата конструкция е добро състояние. Стълбищните рамена към съоръжението са обрасли в растителност и на места стъпалата са обрушени. Отводнителните канали на съоръжението са запушени и са причина за редовното наводняване на подлеза. Настилка на съоръжението е изцяло разрушена и

преминаването е силно затруднено. Наблюдават се следи от течове по връхната конструкция, което говори за нарушена хидроизолация. Дългогодишните течове са довели до разрушаване на бетоновото покритие на армировката на някои от панелите.

Както при подлез на км 39+520, АПИ ще извърши ремонт само на връхната конструкция.

- Надлез при км 42+767, над път III-401

Силно деформирано пътно платно. Връхна конструкция – повърхностни повреди на бетона, оголена и корозирала армировка. Стълбове, устои и крила в сравнително добро състояние. Откоси и конуси – протичане и разрушения. Дилатационни фуги – силни течове.

- при км 44+253, надлез над жп линия

2.7. Подпорни и укрепителни стени

Има изградени бетонови укрепителни стени и декоративни стени.

2.8. Тунели

Пътен тунел от км 43+286 до км 43+699 е въведен в експлоатация през 1989 г. Геометричните размери на тунела са: дължина 413м, ширина 17,10м, височина 7,10 м, тротоари 2x1,55 м; ленти за движение 4 x 3,50. Стените на тунела са облицовани с тухли 330/250/120 и с каменни плочи с различни размери. Сводът е торкретиран.

Констатирани дефекти:

Течове по торкретната облицовка на свода довели до корозия на армировката и пукнатини. Разрушена облицовка на стените на места стигаща до основната стоманобетонена носеща конструкция. Предпазна ограда, неотговаряща на съвременните изисквания. Лошо осветление. Облицовката на стените е в много лошо състояние. Голяма част от плочите са паднали, тухлите са разрушени и в стените са се образували ниши, в които се вижда бетона. От барбаканите по свода тече вода, която се стича към стените. През зимата по свода се образуват големи ледени висулки, които са много опасни за движението.

2.9. Крайпътни обслужващи обекти

В разглеждания участък има осем площадки и автобусни спирки, бензиностанция.

2.10. Пресичане на ел. проводни

В участъка има пресичане на ел.проводни линии - 19 бр.

2.11. Пресичане на телекомуникационни кабели

В участъка има пресичане на телекомуникационни кабели - 3 бр.

2.12 Пресичане на водопроводи

По изходните данни има изградена ВиК мрежа по цялото протежение на пътя в населените места и 10 пресичания.

2.13. Пресичане на газопроводи

Има изходни данни за съществуващите газопроводи, като има едно пресичане, на един газопровод.

Всички пресичанията са съгласувани с експлоатационните дружества.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1 ПРОЕКТНО РЕШЕНИЕ.

3.2 ОСНОВНИ ДАННИ

Терен – Смесен

Клас на пътя – II-ри

Габарит – Г20, Г12

Проектна скорост 60-90 км/час

Натоварване – 11.5 т/ос

3.3 Ситуация

Оста на проектното решение е направена в ляво и дясно, в участъка с четири ленти за движение и разделителна ивица от км 37+393.00 до км 43+051.00 и в средата на настилката от км 43+051.00 до км 46+105.00 при максимално запазване на съществуващите елементи.

Ситуацията на второкласния път съвпада със съществуващия път и не се налагат отчуждения.

В участъка с две платна за движение и разделителна ивица има действащ регулационен план и пътни възли. Пътят се разглежда като обходен път на град Ловеч със следните проектни скорости:

1. От км 37+393.00 до км 43+050.00 – проектна скорост 90 км/час
2. От км 43+050.00 до км 43+900.00 – проектна скорост 60 км/час в обхвата на тунела
3. От км 43+900.00 до км 46+105.00 – проектна скорост 90 км/час

Скоростта за движение в рамките на регулацията на град Ловеч се ограничава на 80 км/ч.

Проектни габарити

В населеното място и извън него проектните габарити напълно съвпадат с тези на съществуващия път описани в т.2.3.

3.4. Ремонтни дейности по пътната настилка

Ремонтните дейности обхващат участъците за реконструкция (съгласно изходните данни), участъците с локални ремонти (по изходни данни) и локални ремонти (по нивелетни съображения). Обособени са като локални ремонти тип 1, тип 2 и тип 3.

ЛОКАЛНИ РЕМОНТИ ТИП 1

От км 41+610 до км 41+650 и от км 44+095 до км 44+140

Предвижда се ремонт на пътната настилка посредством дълбоко фрезозване, която ще се осъществи по следния начин:

Фрезозване на асфалтовите пластове от съществуващото платно с фреза до съответната дълбочина по изходни данни от Института за пътища и мостове /ИПМ/.

Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;

Полагане на неплътен асфалтобетон до нивелетно ниво;

Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;

Полагане на Плътен асфалтобетон Тип „А“ с дебелина 4 см в уплътнено състояние.

ЛОКАЛНИ РЕМОНТИ ТИП 2

От км 42+325 до км 42+500

Участъци за локален ремонт:

от км 40+465 до км 40+500 ляво платно

от км 39+980 до км 40+030 дясно платно

За тези участъци ще се извърши реконструкция на настилка. Новата пътна конструкция включва следните конструктивни пластове:

- Плътен асфалтобетон – 4см.
- Неплътен асфалтобетон – 4см.
- Битумизиран трошен камък – 12см.
- Трошен камък – 33см.
- Трошен камък (за противозамръзващ пласт) – 21см.
- Земна основа с $E_0=45\text{MPa}$
- Обща дебелина на настилка- 74см

Ремонтните дейности по реконструиране на настилка в този участък включват следните операции: Премахване на съществуващата настилка, запълване с трошен камък (с непръкъсната зърнометрия 0-63 мм), в рамките на цялата ширина на платното, до достигане на необходимите нива, профилиране с автогрейдер равномерно по цялата ширина, уплътняване на положения трошенокаменен материал със статични или със статични и вибрационни валяци, проверка на постигнатата степен на уплътнение на ниво горен ръб на горепосочения пласт.

Ако е необходимо да се извърши допълнително уплътняване до достигане на нормативните изисквания;

- Направа на първи битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на битумизиран трошен камък с обща дебелина 12 см в уплътнено състояние разстилане с асфалтополагач;
- Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на неплътен асфалтобетон с дебелина 4см в уплътнено състояние;
- Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на Плътен асфалтобетон Тип „А“ с дебелина 4 см в уплътнено състояние

ЛОКАЛЕН РЕМОНТ ТИП 3

За участъците с работни разлики над 20см

От км 41+565 до км 41+620 ляво платно

От км 44+510 до км 44+ 560 дясно платно

В отделни пътни участъци поради лошата равност се наблюдават големи работни разлики. Проектното предложение в тези зони е да се фрезова настилка до ниво битумизиран трошен камък до нивелетно ниво, както следва:

- Премахване на съществуващата настилка до ниво битумизиран трошен камък;
- Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на битумизиран трошен камък до нивелетно ниво в уплътнено състояние разстилане с асфалтополагач;
- Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на неплътен асфалтобетон с дебелина 4см в уплътнено състояние;
- Направа на втори битумен разлив с автогудронатор;
- Полагане на Плътен асфалтобетон Тип „А“ с дебелина 4 см в уплътнено състояние.

3.5. Износващ пласт

Износващият пласт ще бъде изпълнен от плътен асфалтобетон тип "А", с дебелина 4 см, като едрият минерален материал е с коефициент на ускорено полиране над 50. Към битума, който се влага в асфалтовата смес, ще бъде добавена специална добавка, повишаваща температурата на омекване, съгласно ТС на А"ПИ" 2014.

3.6. Пътни връзки и възли:

Пътните възли ще бъдат напълно рехабилитирани съответно:

- при км 39+753 – пътен възел «Баховица» с републикански Ш.401
- при км 41+248 – пътен възел «Гозница» с републикански път Ш-3504
- при км 42+768 – пътен възел «Софийска» с републикански път Ш-401

Предвиждат се следните конструктивни пластове:

- Плътен асфалтобетон – 4 см
- неплътен асфалтобетон – 6 см

При черните пътища пластове са следните:

- Плътен асфалтобетон – 4 см
- Неплътен асфалтобетон – 4 см
- Трошен камък – 30 см

3.7. Предварителни ремонти

Преди полагане на основните пластове, се предвижда извършване на предварителни ремонти на повредите по настилката. Предварителният ремонт се състои в направа на предварителни поправки на пътната настилка, като се коригират отделни участъци или части в определена последователност на изпълнение.

В участъка въз основа на изходните данни и огледа на място се наблюдават следните повреди на пътната настилка които се отстраняват предварително:

- Единични пукнатини и мрежовидни пукнатини
- Пукнатини до ръба
- Ускорено износване и слягане
- Кръпки и дупки

3.4. Отводняване и пътни принадлежности

За подобряване на отводняването са предвидени следните мероприятия:

- направа на нови облицовани окопи;
- направа на нови риголи, италиански улеи;
- проверка на дъждоприемната система от км 37+805 до км 43+100 и определяне на необходимите СМР за възстановяване на нормалното и функциониране.
- направа на нови бетонови бордюри 8/16 и 18/35
- нови зауствания на италианските улеи

В участъците на бетонови водещи ивици ще бъдат извършени следните мероприятия:

- изваждане на съществуващите водещи ивици при нивелетно покритие до 8 см и запълване с битумизиран трошен камък.

Запазване на съществуващите водещи ивици при нивелетни разлики над 8 см

3.5. Малки съоръжения

Общо в пътния участък има 12 броя водостоци. За тях се предвижда почистване и ремонтни работи по втоците и оттоците, където са необходими такива. Предвижда се изграждане на нов водосток Ф80 при км 45+013 и направа на крила на водостоци при км 42+261 и 45+300.

3.6. Големи съоръжения

- **Пешеходен подлез на км 39+520**

Проекта предвижда почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката на панелите на връхната конструкция по системата РСС – свързващо

вещество, цимент и модифицирани добавки с/но БДС EN 1504, като предварително се отстрани корозията на видимата армировка. Разваляне на съществуващата настилка и хидроизолацията и полагането на нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон. Изпълнението на новата хидроизолация и настилка ще се извършва поетапно по отделните платна, без да се спира движението по време на ремонтните работи; изпълнение на пътна основа и полагане на нови асфалтови пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см; изпълнение на нови тротоарни блокове в зоната на подлеза; Нова предпазна ограда Н2W4.

- Надлез над път III-301, при км 39+796,

Разваляне на съществуващата настилка и хидроизолацията до горен ръб на пътната плоча; Разваляне на съществуващите тротоари; Демонтиране на парапета и предпазна ограда; Изпълнение на нови ст.б. тротоарни блокове от бетон С30/37 с клас по мразоустойчивост Вm150 и клас по водонепропускливост Вв 0.8; Нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон – 1см; нови фуги “открит тип”; полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см; Нова предпазна ограда за съоръжение Н2W4 и нов парапет с Н=1.1m; Подмяна на отводнителите; Възстановяване на откосите на насипите при устоите; Почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката на носещите греди. Почистване и консервиране на стоманени лагери.

За да функционира добре надлеза при км 39+796, е необходимо да се извърши и корекция на речното корито. От дясната страна на бул.“Освобождение“ в озеленената част се е формирало водно течение, покрай път III—301. Продължава по посока на река Вароша. Водното течение се подхранва от паднали валежи и оттичането в него на три съществуващи водостока предпазващи от наводняване кръстовището. В настоящия проект се предвижда и един нов окоп за повишаване обезпечеността на пътното платно. Водостоките отвеждат оттичащите се води от озеленената част отляво на път III—301.

Оттока от водното тяло е сезонен и незначителен. В период на най-интензивни пролетни валежи валежи и при снеготопене при измерване от проектантите и хидроложки източници за региона е установен максимален воден отток с обезпеченост 1% .

$$Q_{1\%} = 21,00 \text{ m}^3/\text{sec}.$$

Вследствие на естествения релеф на дъното, водното тяло е затлачено с растителност и оттичането е бавно и неблагоприятно за устоите на моста. Започнала е подривна дейност по устоите, което ще доведе до цялостно компроментиране на съоръжението.

За да се гарантира безопасната експлоатация на мостовата конструкция проектното предложение е да се коригира въпросния воден обект в участъка му между колоните на пътното съоръжение. Корекцията предвижда бетониране на дъното за подобряване на проводимостта и по-бързото оттичане на водата. В проектното предложение освен това е предвидено и възстановяване на обрушените насипи при устоите.

- Надлез над път III - 3504 на км 41+246

Разваляне на съществуващата настилка, предпазен бетон и хидроизолацията до горен ръб на пътната плоча; Разваляне на съществуващите тротоари-бетон и тротоарни плочки. Демонтиране на парапета и предпазна ограда. Изпълнение на нови ст.б. тротоарни блокове от бетон С30/37 с клас по мразоустойчивост Вm150 и клас по водонепропускливост Вв 0.8; Нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон – 1см; Подмяна на фугите; Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см; Нова предпазна ограда за съоръжение Н2W4 и нов парапет с Н=1.1m. Почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката в зоните около отводнителите и разделителната ивица; Възстановяването на бетонното покритие

трябва да се извърши съгласно БДС EN 1504, като предварително се отстрани корозията на видимата армировка. Отстраняването на корозията да се извърши посредством телени четки, или пясъкоструене. Ако, около оголената армировка има участъци с лоша адхезия трябва да се премахнат, а самите армировъчни пръти да се третират с подходящ материал за по-добра връзка с новото покритие. След почистването на оголената армировка възстановяването на покритието трябва да се осъществи с подходящи материали /циментоподобна, полимерно модифицирана замазка/.

- Надлез над пътна връзка при км 41+489, за кв. „Младост

Проекта предвижда разваляне на съществуващата настилка, предпазен бетон и хидроизолацията до горен ръб на пътната плоча; Разваляне на съществуващите тротоари-бетон и тротоарни плочки; Демонтиране на парапета и предпазна ограда; Изпълнение на нови ст.б. тротоарни блокове от бетон С30/37 с клас по мразоустойчивост Вm150 и клас по водонепропускливост Вв 0.8; Нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон – 1см; нови фуги “закрит тип”; Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см; Нова предпазна ограда за съоръжение Н2W4 и нов парапет с Н=1.1m; Подмяна на чугунените отводнителите; Разкриване и изпълнение на нови преходни плочи;

- Пешеходен подлез за кв. Младост при км 41+820

Проекта предвижда почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката на панелите на връхната конструкция по системата РСС – свързващо вещество, цимент и модифицирани добавки с/но БДС EN 1504, като предварително се отстрани корозията на видимата армировка. Разваляне на съществуващата настилка и хидроизолацията и полагането на нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон. Изпълнението на новата хидроизолация и настилка ще се извършва поетапно по отделните платна, без да се спира движението по време на ремонтните работи. Изпълнение на пътна основа и полагане на нови асфалтови пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см. Изпълнение на нови тротоарни блокове в зоната на подлеза. Нова предпазна ограда Н2W4.

- Надлез над път III - 401 на км 42+767

Проекта предвижда разваляне на съществуващата настилка, хидроизолацията и изравнителен бетон до горен ръб на пътната плоча. Разваляне на съществуващите тротоари. Демонтиране на парапета и предпазна ограда. Изпълнение на нови ст.б. тротоарни блокове от бетон С30/37 с клас по мразоустойчивост Вm150 и клас по водонепропускливост Вв 0.8. Нова хидроизолация неизискваща предпазен бетон – 1см. Нови фуги, полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см. Нова предпазна ограда за съоръжение Н2W4 и нов парапет с Н=1.1m. Подмяна на отводнителите. Възстановяване на откосите на насипите при устоите. Почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката на носещите греди

- Надлез над жп линия на км 44+253

Проекта предвижда разваляне на съществуващата настилка, предпазен бетон и хидроизолацията до горен ръб на пътната плоча. Демонтиране на парапета и предпазната ограда. Разваляне на съществуващите тротоари. Изпълнение на нови ст.б. тротоарни блокове от бетон С30/37 с клас по мразоустойчивост Вm150 и клас по водонепропускливост Вв 0.8. Изпълнение на нова температурно непрекъсната пътна плоча с/о чертежите. Нова хидроизолация, неизискваща предпазен бетон – 1см, нови фуги „закрит“ тип- 3 броя при стълбовете, нови фуги „открит тип“- 2 броя при устоите, полагане на нови асфалтобетонни пластове с обща дебелина 10см.

Изпълнението на новата хидроизолация и настилка ще се извършва поетапно за ляво и дясно платно без да се спира движението по време на ремонтните работи, нова предпазна ограда за съоръжение Н4bW6, подмяна на отводнителите, изведени странично, възстановяване на откосите на насипите при устоите, почистване и възстановяване на бетоновото покритие на армировката.

3.8. Пътен тунел от км 43+286 до км 43+699

Ремонтните дейности по тунела са следните:

Подмяна на вторичната облицовка по стените на тунела. Възстановяване на бетоновото покритие на армировката по сводовата конструкция. Използване на подходящи хидроизолационни системи (PVC мембрани и др.) за предотвратяване на течовете по сводовата конструкция. Подмяна на съществуващата предпазна ограда. Подмяна на електро осветлението на тунела. Монтирате на нови парапети.

3.9. Крайпътни обслужващи обекти

Съществуващите площадки и автобусни спирки ще бъдат асфалтирани, а входовете за бензиностанцията ще бъдат рехабилитирани.

3.10. Пресичане на ел. проводни

Не се предвиждат реконструкции.

3.11. Пресичане на телефонни кабели

Не се предвиждат реконструкции.

3.12. Пресичане на водопроводи

Не се предвиждат реконструкции.

3.13. Пресичане на газопроводи

Не се предвижда реконструкция на съществуващия газопровод.

Временна организация на движението

По-голямата част от строително-монтажните работи могат да бъдат извършени без отбиване на движението. Предвидено е ремонтните работи да се извършват върху половината платно, а другата да се използва за движение. На следващ етап се ремонтира другата половина на същото платно, а движението се прехвърля по вече ремонтираната част. Знаците които са излишни или противоречат на временната организация на движението ще бъдат демонтирани или покрити.

При уширяването на съоръжението при км 37+910, поради дълготрайността на ремонтните работи ще се наложи при затваряне на едното платно за движение задължително да бъде монтирана светофарна уредба.

Инженерни мрежи

При започване на проектирането са уведомени всички експлоатационни дружества за техните съоръжения пресичащи и намераци се в обхвата на пътя – Виваком, Теленор, М-тел, ВиК Монтана, ЧЕЗ, Булгартрансгаз, ЕСО и ЕСМИС.

Направени са проверки на вертикалните и хоризонтални габарити при пресичания на въздушни електропроводи линии с трасето на пътя. За всички пресичания проверките отговарят на нормативните изисквания и не се нуждаят от реконструкция.

Не се предвижда засягането на комуникации на други ведомства, които да налагат реконструкция на инженерни мрежи.

Всички дейности по основен ремонт на пътния участък са в съществуващия обхват на Път II-35 и няма да бъдат използвани нови площи.

Инвестиционното предложение предвижда възстановяване на съществуващ пътен участък и реализацията му не е обвързана с изграждане на нова пътна и/или друга техническа инфраструктура. За извършване на транспортните дейности, свързани с строително-ремонтните работи няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

Предвидените земни изкопни работи по пътния участък са свързани основно с възстановяването на отводнителните съоръжения (окопи, дренажи и др.). Дълбочината на тези изкопи е незначителна.

Извършването на предвидените строително-ремонтните дейности не изисква използване на взривни вещества.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

След утвърждаване на техническия проект за ремонта на разглеждания пътен участък и приключване на всички съгласувателни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж от компетентния за това орган – Министерство на регионалното развитие и благоустройство.

Предвид на това, че ремонтът на пътния участък ще се извършва единствено в обхвата на Път II-35, без да се засягат нови територии, няма нужда от изработване и съгласуване на ПУП - ПП за обекта.

Предвид корекцията на дерето на Надлез над път III-301, при км 39+796, ще е необходимо процедуриране съгласно Закона за водите за издаване на разрешително от Басейнова дирекция – Плевен..

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/:

Пътният участък се намира на територията на област Ловеч, община Ловеч и преминава през землищата на следните населени места:

- гр. Ловеч (ЕКАТТЕ: 42952), община Ловеч, област Ловеч;
- с. Сливек (ЕКАТТЕ: 67324), община Ловеч, област Ловеч;
- с. Баховица (ЕКАТТЕ: 02935), община Ловеч, област Ловеч;

Към настоящето уведомление е приложена ситуация на разглеждания обект върху картна основа, а в приложения електронен носител са дадени цифровите граници на пътния участък (формат „dwg“) в координатна система от 1970 г.

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, около км 45+000, пътят пресича Защитена зона BG0000616 Микре по местообитанията.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Разглежданият участък преминава през регулацията на гр. Ловеч. Най-близко разположените до пътя жилищни сгради в тези населени места представляват обект на здравна защита по отношение на завишените нива на шум и вибрации. По време на ремонтните дейности може да се очакват повишени нива на тези два фактора в някои моменти от строителните дейности, както и отделни превишения на допустимите им стойности. Облекчаващо обстоятелство по отношение на шумовото и вибрационно натоварване е, че всички строително-ремонтни работи ще бъдат извършвани през светлата част на деня. След приключване на ремонта се очаква нивата на шум и вибрации от трафика по пътния участък чувствително да се понижат спрямо съществуващите към

момента, предвид подобрените характеристики на пътната настилка и безпроблемното преминаване на моторните превозни средства.

Предвид на това, че строително-ремонтните дейности ще се извършват единствено в обхвата на съществуващия път, не се очаква засягане на обекти на културно-историческото наследство.

Инвестиционното предложение предвижда възстановяване на съществуващ пътен участък и реализацията му не е обвързана с изграждане на нова и/или промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване, В и К или друга мрежа и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/.

За ремонта на пътния участък ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при ремонтните работи, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

Водни количества ще бъдат необходими и за поддържане чистотата на пътния участък при неговата експлоатация. Тези количества ще бъдат осигурявани от пътно поддържащите фирми съгласно сключени договори с лицензирани доставчици на вода за технологични нужди.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на ремонтните работи:

В процеса на работа на пътно строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

Праховите частици с размери над 10 μm в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето на пътните участъци, а по-малките ще се разсейват в околната среда. При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди. Емитирането вследствие асфалтирането ще бъде локално и краткотрайно.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите и в шумово и вибрационно натоварване.

По-оптималния режим на работа на двигателите на моторните превозни средства вследствие подобреното състояние на пътния участък, ще доведе до намаляване на концентрациите на замърсяващите вещества спрямо съществуващите към момента, както и намаляване на шумовото и вибрационно натоварване.

8. Отпадъци, които се очаква да генерират и предвиждания за тяхното третиране:

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на ремонтно-възстановителните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, вследствие ремонтните дейности и експлоатацията на обекта ще се образуват следните основни групи отпадъци:

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътното съоръжение, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от фирмата-изпълнител на обекта (по време на строителството) или от пътно поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от общината, през които преминава трасето на пътния участък.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

За обекта е изработен План за управлението на строителните отпадъци/ПУСО/.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/ водоплътна изгребна яма и др.):

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством подобрената отводнителната система на пътния участък. Една част от водите ще се събира във възстановените окопи, откъдето ще си изпарява в атмосферата, а друга ще се оттича в приемни водни тела.

Съгласно чл. 3, т. 3 от Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване, „не се счита за заустване на отпадъчни води изтичането на води от напоителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води“. Предвид на това, инвестиционното предложение не следва да подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строително-ремонтните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството. По време на ремонта на пътния участък не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатация на пътното трасе ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде минимална, предвид подобрените характеристики на пътния участък след ремонта.

Разглежданият пътен участък не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99 б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения:

1. Документи, доказващи уведомяване на съответната/съответните община/общини, район/райони и кметство или кметства и на засегнатото население съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, приета с Постановление № 59 на Министерския съвет от 2003 г.
2. Ситуация на електронен носител - 1 бр.

С уважение,

ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

